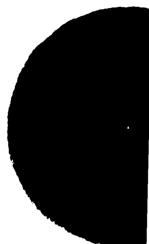
Centro de Estudos Bahianos

FILINTO ELYSIO DO R. BARRETO

O COMENDADOR ANTÔNIO FRANCISCO DE LACER E A EVOLUÇÃO DOS TRANSPORTES URBANOS CIDADE DO SALVADOR



PUBLICAÇÃO
SALVADOR - BAHIA

30 DE NOVEMBRO DE 1969

O Comendador Antônio Francisco de Lacerda e a evolução dos transportes urbanos na Cidade do Salvador

Filinto Elysio do R. Barreto

Quando me dispuz a reunir os apontamentos que, desde há muito, venho coletando pacientemente, sôbre a evolução dos serviços de utilidade pública nesta Capital, impressionou-me a extraordinária influência que tais serviços tiveram, realmente, no desenvolvimento social e econômico da nossa cidade. E, hoje, quanto mais revôlvo êsses papéis e documentos, alguns deles inéditos, amarelecidos pelo trespassar dos anos, mais firme se torna a minha convicção de que a nossa Capital progrediu e se civilisou e o seu povo adquiriu melhores hábitos e novos costumes, à proporção que os seus serviços de utilidade pública se atualizaram.

Aliás, a influênciia exercida por êsses serviços no progresso urbano, já a reconhecia o eminente Ruy Barbosa, em 1898, quando comentou: — «O bonde foi, até certo ponto, a salvação da cidade. Foi o grande instrumento, o agente incomparável do seu progresso material. Foi êle que dilatou a zona urbana, que arejou a cidade, desaglomerando a população, que tornou possível a moradia fora da região central. O bonde foi — é preciso dizê-lo — uma instituição providencial. Se não existisse, era preciso inventá-lo». E, mais recentemente, em Março de 1936, dizia José de Cupertino Coelho Cintra: — «O carioca, durante anos e anos, mesmo depois da Proclamação da República, só dispunha do bonde como o mais rápido meio de transporte. Dai, não admitir domicílios sem o bonde na zona. Terras e terras ficavam desvalorizadas, não lhe mereciam a atenção de um olhar, se o bonde não passasse perto. As construções de casas ficavam na dependência do popularíssimo veículo. Era argumento decisivo — «o bonde não vai até lá» — para não se construir uma casa».

Foi o Dr. José de Cupertino Coelho Cintra, gerente da Companhia Jardim Botânico, em 1892. À sua capacidade realizadora deve o Rio de Janeiro a «Fundação» de Capacabana, que era, antes de alí, chegarem os trilhos dos bondes à tração animal, uma humilde povoação de pescadores, que viviam em palhoças e só, de raro em raro, devido à distância, vinham até a cidade. (1)

---

(1) Segundo o "Anuário Estatístico do Brasil", publicado em 1917, o metro quadrado de terreno, em Copacabana, custava de quarenta a oi-

Conta-nos C. J. Dunlop, no seu interessantíssimo livro «Apontamentos para História dos Bondes no Rio de Janeiro», que «a não ser a «casa dos ingleses», em que residiam os funcionários do cabo submarino, a Western Telegraph Company, e que era utilizada como estação telegráfica, notavam-se, apenas, as vivendas dos Duvivier e Silva Guimarães, na longa praia solitária, que se perdia de vista, entre os Rochedos da Babilonia e a ponta da Igrejinha. Tôda a vasta área compreendida entre as dunas e a encosta dos morros, era constituída de areais semeados de alagadiços e brejos».

Contudo, convem lembrado, a grande iniciativa de Coelho Cintra foi acolhida sob as mais veementes críticas, dizendo alguns que aquilo era uma loucura, ainda outros que era «bonde para apanhar cajú e areia em Copacabana», porque, realmente, tudo quanto, alí havia era areia e pés de cajú em abundância.

Não diferia, em nada, de Copacabana, na Capital Federal, e, nos dias que correm, o aristocrático bairro da Barra, em Salvador. Também aqui, eram as baixadas alagadiças e pantanosas, com pouquíssimas casas e muitas palhoças de pescadores, cujos terrenos se dividiam entre amplíssimas roças e eram de valor insignificante. Muitos de nós ainda estaremos lembrados do que foi a Barra no comêço do século e nos quedamos surpresos com os requintes de encantamento e de extraordinária valorização a que atingiu. Eram, alí, nos seus terrenos despovoados e em sítio tão afastado do centro da cidade, realizados os acampamentos de treinamento e as manobras do, então, «50 batalhão de Caçadores», por não oferecerem perigo algum à população.

Não é verdadeira a versão de caber à Bahia, a glória de ter sido a segunda cidade do mundo, depois de Boston, nos Estados Unidos, a vêr trafegarem, em suas ruas, bondes à tração animal, rodando sobre trilhos de ferro. De acôrdo com as mais valiosas informações, a primazia dêste importante serviço coube à cidade de Nova-York, em 1832, e não à Boston, trafegando os primeiros bondes para o bairro de Harlaem, segundo concessionário do serviço John Mason, então presidente do «Chemical Bank», que organizou a «New-York and Harlaem Railroad Company», inaugurando-se o serviço em 14 de novembro de 1832, com dois carros, apenas, construídos nas oficinas da firma «John Stephen & Son», tendo cada um a capacidade para 30 passageiros sentados. (2).

Na França, coube ao engenheiro Loubat, autorizado pelo decreto de 18 de Fevereiro de 1854, depois das experiências públicas que fez em 1853, construir as primeiras linhas para êste serviço.

Na Inglaterra, apareceram os bondes, primeiro, em Birkenhead, em 1860, depois, em Londres, em 1861, e North Staffordshire, em 1863. Com o «Tramvay Act» votado pelo Parlamento, em 1870, generalizou-se, nesse País, o emprêgo dêsses veículos.

Da Europa, êste sistema de transporte estendeu-se à Austrália, à Nova Zelândia, à Índia, à China, ao Japão e à África do Sul.

---

tenta cruzeiros. Vinte anos antes, em 1897, o seu prêço não ia além de um cruzeiro. Hoje, por preços verdadeiramente astronômicos, está sendo vendido o metro quadrado de terreno em Copacabana.

(2) Seguiram-se, ainda nos Estados Unidos, as cidades de Nova-Orleans, em 1835; Brooklyn, em 1853; Boston, em 1856; Filadélfia, em 1858; Cincinnatti, Baltimore e Chicago, em 1859.

Na América do Sul, foi o Rio de Janeiro a primeira cidade que cuidou dêsse melhoramento. O primeiro bonde à tração animal que, ali, trafegou, em 30 de Janeiro de 1859, era de propriedade da «Companhia de Carris de Ferro da Cidade à Boa Vista, na Tijuca», ou simplesmente, «Companhia de Carris de Ferro da Tijuca», como foi mais conhecida. Por equívoco, há quem demore essa inauguração para 9 de Outubro de 1869 e a atribua à «Botanical Garden Railroad Company», fundada pelo engenheiro norte-americano Charles B. Greenough, o que, por sua vez, parece ser a origem do erro de se atribuir à Cidade do Salvador o privilégio de ter sido a primeira, no Brasil, a possuir bondes.

Em Salvador, coube à firma «Monteiro, Carneiro & Azevedo», iniciar o tráfego dos bondes à tração animal. Foi isso, em 12 de Maio de 1869, entre os Coqueiros de Água de Meninos e o Bonfim, ou seja, mais de dez anos depois da Capital Federal e trinta e quatro anos depois de New-York. (3)

Do exposto, evidencia-se carecer de fundamento a informação de Carlos Alberto de Carvalho, no seu trabalho «A locomoção da cidade através dos tempos», apresentado, em palestra que fêz no Instituto Histórico da Bahia, na semana comemorativa do «Tricentenário da Expulsão dos Holandeses na Bahia», em 23 de Maio de 1938, quando nos diz da pressa com que Raphael Ariani *fez-se de malas para a Norte-América e, lá, na longínqua Boston, contratou todo um serviço idêntico ao americano e trouxe-o consigo, para instalar na Bahia, nada menos que os bondes, esses «Americanos», como muito bem lhes chamam os Portugueses;* como não parece ter sido real *«a revolução que se operou nesta cidade, com a divulgação do arrôjo de Ariani, disposto a instalar, aqui, o «bonde», sabendo-se que na côrte, como em qualquer outra parte do país e mesmo por tôda a Europa, nada havia, ainda, que desse notícia de tal serviço».*

Nada disto teria acontecido, realmente, a julgar pela farta documentação que tenho examinado. Não resta a menor dúvida de que Carlos Alberto, a cujos méritos intelectuais rendo as minhas homenagens, foi muito mal informado, pois nem foram os bondes de Raphael Ariani, ou melhor de Raphael Ariani e Francisco Justiniano de Castro Rabelo, sucedidos, em 20 de Junho de 1887, conforme consta da «Gazeta do Povo», então órgão oficial, n.º 2.869, pela «Companhia Trilhos Centrais», os primeiros a trafegarem em Salvador, muito menos no Brasil, nem a sua concessão compreendia o ramal de Bonfim, que, desde 12 de Maio de 1869, vinha sendo explorado pela firma Monteiro, Carneiro & Azevedo, mais tarde incorporadores da «Companhia Veículos Econômicos».

Outrossim, é falsa, por certo, aquela notícia, citada pelo mesmo Carlos Alberto, de que a Presidência da Província se manifestara desfavoràvelmente sôbre a petição que lhe teria sido dirigida por Raphael Ariani, para o assentamento de trilhos nas ruas

---

(3) Seguiram-se, em Salvador, pela ordem cronológica, a "Companhia Transportes Urbanos", em 18 de dezembro de 1869, entre o Largo da Piedade e o Largo da Vitória; a sociedade de Raphael Ariani e Francisco Justiniano de Castro Rabelo, em 1. de Junho de 1871, incorporadores da Companhia Trilhos Centrais", entre o Largo da Barroquinha e o Largo das Sete Portas; e, finalmente, a "Companhia Linha Circular de Carris da Bahia", cujo privilégio, passado a favor do engenheiro baiano João Ramos de Queiroz, data de 20 de Julho de 1883, com a Lei n. 2.406.

desta cidade. Conta o referido cronista que «*como ouvidor da província, em questões técnicas, assistia conhecido militar, mais tarde Marechal de Campo* (pena que não nos tivesse revelado o nome), *com o curso de «Fortalezas e Cálculo de Materiais». Seu parecer* (é, ainda, Carlos Alberto quem o diz) *foi uma decepção para Ariani; os bondes eram muito perigosos isso de andar veículos sôbre trilhos de madeira, cobertos de aço, cruzando ruas e praças... era um perigo, não convindo a proposta»*.

Semelhante afirmativa, parece-nos de todo inverossímil. Primeiro, porque, conforme já deixei comprovado, há mais de dez anos, eram os bondes conhecidos, no Brasil, trafegando, normalmente, na Capital Federal, sem oferecerem risco algum à população; segundo, porque o peticionário não se dirigia à Presidência da Província, nem esta deliberava de acôrdo com o parecer de Ouvidor Militar algum. O problema era, como ainda continua sendo, da competência exclusiva da Câmara Municipal, que o submetia, primeiro à consideração do «Engenheiro da Comuna», que a êsse tempo era o Dr. Francisco Pereira de Aguiar; e, depois, o mandava à sua «Comissão de Emprezas», a quem cabia apresentar parecer ao plenário da Câmara.

Suponho já ter lido e anotado, devidamente, todos os pareceres proferidos, nesse período, sôbre o assunto em foco e não encontrei um único que revelasse tanta ignorância, nem tanto desconhecimento das conquistas do progresso. Antes pelo contrário, todos os pareceres que conheço, lidos no original ou em certidões autênticas, atestam o grau de cultura dos administradores da época, assim como a sua perfeita familiaridade com a marcha do progresso, sobretudo o interêsse que demonstravam ter pelo desenvolvimento da cidade e a comodidade do seu povo. Haja em vista, por exemplo, êste trecho do parecer da Comissão de Emprêzas da Câmara Municipal, assinado por Antônio Dias de Magalhães e José Caetano Gomes, em 10 de Maio de 1872, enviado ao plenário, com referência ao prolongamento da linha até ao Rio Vermelho, partindo da Fonte Nova, solicitado por Raphael Ariani e Francisco Justiniano de Castro Rabelo: — «Pensa a comissão de emprezas que, de feito, assistindo aos emprezários daqueles trilhos o direito a que aludem, sendo por demais reconhecido o benefício que a população deste município auferirá de uma linha férrea que, mediante cômodo, rápido, seguro e barato transporte, ligue o centro populoso desta capital a esse arrabalde, talvez o melhor pela sua vastidão, salubridade, boas águas potáveis e excelentes banhos salgados...» Parece-me suficiente esta citação, extraída de uma certidão autêntica, para fazermos justiça aos fóros de inteligência e de perfeita compreensão das necessidades públicas demonstradas pelos nossos administradores, no passado.

Peço desculpas por haver me desviado do assunto principal. A isto fui forçado, entretanto, com o intuito de fornecer as origens dos serviços de transportes, assunto que tem sido muito comentado.

Dizia-vos, estar reunindo, em volume, tudo quanto tenho podido coletar sôbre as várias fases dos serviços de utilidade pública em Salvador, como uma contribuição àqueles a quem deva caber escreverem a HISTÓRIA SÓCIO-ECONÔMICA DA BAHIA.

Nesse trabalho, e não poderia ser de outro modo, procurarei realçar a personalidade de certos grandes vultos baianos, já, nos dias que passam, algum tanto esquecidos ou ignorados,

que contribuiram, decisivamente, com a sua inteligência, com o seu dinamismo, com os seus haveres, com o seu patriotismo, para o progresso da nossa Capital e cujos exemplos de amor ao trabalho e dedicação à Pátria, justo é desejarmos possam servir, como uma página de exaltação cívica, para a nossa mocidade.

Dentre êsses baianos ilustres, destacarei a inconfundível personalidade do Comendador Antônio Francisco de Lacerda, que é, apenas, conhecido de muitos pelo monumental elevador que lhe recebeu o nome.

* * *

Nasceu o Comendador Antônio Francisco de Lacerda, nesta Capital, no dia 1.º de Outubro de 1834, onde também morreu, a 2 de Agôsto de 1885, aos 51 anos de idade, vitimado pela «Mal de Bright».

Seus pais foram o Sr. Antônio Francisco de Lacerda, conceituado negociante nesta praça, titular da firma «Antônio de Lacerda & Cia.», português de nascimento; e a Exma. Sra. Angélica Sampaio Viana de Lacerda

Casou-se o Comendador Antônio Francisco de Lacerda, em primeiras núpcias, com a Exma. Sra. Adélia Montobiou de Lacerda, de quem houve os seguintes filhos: José, Camilo, Antônio, Cecília, Maria Angélica, Adélia e Helena, todos já falecidos.

Tendo enviuvado, consorciou-se, em segundas núpcias, com a Exma. Sr. Maria Joaquina da Cunha Menezes de Lacerda, filha dos barões do Rio Vermelho, de quem teve uma filha, Maria Joaquina, que se casou com um primo, Carlos da Cunha Menezes, sendo a mãe de duas filhas: Joaquina, casada com Hanz Greve, negociante nesta Capital, e Carlita, casada com Elysio Damasio, residente no Rio de Janeiro.

Foram irmãos do Comendador Antônio Francisco de Lacerda: Ana de Lacerda Muniz de Aragão, casada com Francisco Muniz Barreto de Aragão; Comendador Joaquim de Lacerda, casado com Virgínia Devóto de Lacerda; Maria de Lacerda Callebaut, casada com Edouard Callebaut, falecida em Paris; Luiz de Lacerda, falecido na travessia de Valença para Salvador, vitimado por um raio; e o Engenheiro Augusto Frederico de Lacerda.

Deixou os seguintes netos, alguns dos quais ainda vivos, residentes, uns, na Cidade do Salvador, outros, no interior do Estado, no Recife e no Rio de Janeiro: — Engenheiro Antonio Francisco de Lacerda, Engenheiro José de Lacerda, Francisco de Lacerda, Cecílica de Lacerda, Adélia de Lacerda, Escrivão Fabriciano de Lacerda, Emília Lacerda de Menezes, casada com o Engenheiro Carlos Alberto de Menezes, Antonio Lacerda de Menezes, Carlos Alberto Lacerda de Menezes, Engenheiro Luiz Lacerda de Menezes, Industrial Vicente Lacerda de Menezes, Engenheiro Manoel Lacerda Machado, Engenheiro Antonio Lacerda Machado, Helena Lacerda Machado e Cândida Lacerda Machado.

* * *

O Comendador Antônio Francisco de Lacerda iniciou os seus estudos no «Colégio do Padre Moura», viajando para Genebra, Suiça, em Março de 1844, onde esteve sob os cuidados do co-

nhecido naturalista e físico professor Augusto de la Rive, de Pictet de Plantamour, e do bispo Gaspar Meunillod, autor de obras consagradas, como «De l'intelligence du gouvernement de la vie» surnaturelle», de quem recebeu sólidos conhecimentos filosóficos e religiosos e a primeira comunhão.

De volta à Bahia, em Dezembro de 1850, para rever a família e recuperar-se, fisicamente, da atividade escolar, em Novembro de 1851, seu pai o enviou para os Estados Unidos, a fim de se matricular no «Instituto Politécnico dos Engenheiros», (Renslear Politechnic Institute) em Troy, desejoso, naturalmente, de fazer dele um técnico em ciências físicas e matemáticas, mas, sobretudo, para pô-lo em contáto com a capacidade empreendedora do norte-americano, que, a esse tempo, já se revelára.

Aproximando-se dos seus 22 anos de idade, chamou-o, de volta, o pai, em 1856, pois sentia-se envelhecer e esgotado, necessitando da ajuda do filho, que o devia suceder na direção dos negócios. Retornou, assim, o jovem Antônio Francisco de Lacerda, depois de um largo estágio no estrangeiro, onde se instruiu e aprimorou a inteligência com mestres de renome.

Não posso assegurar houvesse preferido concluir seus estudos em Troy, a retornar à Bahia, em obediência à vontade paterna. A verdade, porém, é que sempre fôra um aluno de muita aplicação e aproveitamento, sendo, por isso, justo supôr que gostaria de ter completado os estudos e se diplomado. De qualquer forma, deve ser ressaltada a sua conduta à frente dos interêsses comerciais do velho pai, de quem, no testamento, mereceu as mais expressivas referências quanto «à comprovada honradez, inteligência, prudência e desmedida dedicação com que se houve sempre».

* * *

Seu nome, suas virtudes e predicados, bem assim sua cultura e extraordinária capacidade de trabalho, tornaram-se notórios no Brasil inteiro, no Continente Americano e na Europa, de onde Reis e Imperadores o agraciavam com diversos títulos, dentre outros: «Comendador da Imperial Ordem da Rosa», «Cavalheiro da Ordem de Cristo», e «Cavalheiro da Real Ordem de Izabel», a Católica. Da Bélgica e da Costa Rica, lhe chegaram nomeações expontâneas para dirigir os respectivos consulados entre nós. Era o justo prêmio, digamos assim, ao homem do mais puro caráter, bondoso, sem espetaculosidade, empreendedor, intrépido e de férrea fôrça de vontade, porém modesto, polido e de exemplar dedicação à família.

Pelos seus profundos estudos das ciências físicas e naturais, pelas importantes pesquisas científicas a que se entregava, apaixonadamente, nas «horas de seu descanço», como costumava dizer aos seus íntimos, tornou-se conhecido e considerado dos sábios nacionais e estrangeiros, tendo sido laureado, duas vezes, pela «Sociedade de Aclimação de Paris».

Sábios naturalistas como Hart, Agassiz, Guemelle e outros, nos estágios que fizeram na Bahia, sempre o procuravam, ansiosos de conhecerem as mais recentes descobertas do eminente baiano. A uma ave de rapina, estranha, descoberta por um naturalista no Rio Grande do Sul, deram o nome de ÁGUIA LACERDA, numa homenagem àquele que, desde há muito, tantas e

tantas contribuições subscrevera em benefício da ciência e da história natural.

Com o devotamento e o entusiasmo do verdadeiro sábio, cultivava a microscopía, a mineralogia e a entemologia. Como entomólogo, teve várias das suas descobertas aprovadas nas mais respeitáveis associações científicas européias, do que lhe valeu a alcunha de NOVO COLOMBO. Deixou muitos trabalhos científicos esparsos, publicados em boletins, revistas e jornais especializados.

Mas, ao homem de grandes negócios, ao cientista aplicado, por mais estranho que pareça, ainda sobrava tempo, que preenchia com a música, de que foi apurado amador, ou fazendo-se um cidadão útil aos seus semelhantes, na prática da caridade.

Edificou, com seus próprios recursos, a Capela do Asilo dos Expostos, de cuja instituição foi Mordomo durante doze anos; criou uma escola para os meninos pobres, que, em virtude da sua organização, também era frequentada pelos filhos das famílias abastadas da vizinhança; católico praticante, foi um dos fundadores da Associação Católica, que transformou em Conferência Vicentina, sob a denominação de Conferência S. José, da qual foi o primeiro Presidente; na Santa Casa da Misericórdia, de tão proveitosa que, alí, sempre fôra a sua influência, lhe ofereceram «post-mortem», com tôda a solenidade e esplendor, um jazigo perpétuo, no Cemitério do Campo Santo, apezar de já ter um, na Capela do Asilo dos Expostos, que lhe haviam oferecido as Irmãs, reconhecidas aos seus préstimos.

* * *

Não é o Comendador Antônio Francisco de Lacerda credor da veneração do povo baiano apenas por ter legado à sua terra natal o conhecido *Elevador Lacerda*, mas porque é a êle, também, que devemos o desenvolvimento geral da visão urbana, através da empreza que fundou e dirigiu durante alguns anos — a COMPANHIA TRANSPORTES URBANOS —, cujos bondes à tração animal, desde 18 de dezembro de 1869, faziam o percurso do Largo da Piedade ao Largo da Vitória, ramal que, mais tarde, estendeu até a Praça do Palácio (atual Praça Municipal).

Foi êle, ainda, quem, pela lei provincial n.º 1.231, de 12 de Junho de 1872, obteve o privilégio para construir e explorar uma linha férrea (contrato de 20 de Setembro de 1873), para trem, entre o Campo Grande e o Rio Vermelho. A êle ficamos devendo, também a primeira linha de bondes que, partindo do Largo da Vitória, alcançaria o Farol da Barra, descendo os carros a ladeira por um plano inclinado (tipo «cremalheira»), cujo sistema resistiu até 1882. Atribui-se, ainda, à sua influência a construção do *Elevador do Taboão*, de propriedade da COMPANHIA TRANSPORTES URBANOS, cujas plantas e projeto foram aprovados em 23 de Novembro de 1886.

O destaque da sua inconfundível personalidade, tornou-o necessário aos grandes empreendimentos sociais e econômicos de sua época, aparecendo o seu augusto nome em todos os lugares. Dentre as várias organizações de que foi fundador, podemos citar, pela importância a que atingiu nos nossos dias, o «Banco da Bahia, S. A.».

* * *

Contudo, não foi livre de decepções a preciosa existência do grande baiano, Comendador Antônio Francisco de Lacerda. A maior delas terá sido, sem sombra de dúvida, resultante da construção do ELEVADOR HIDRÁULICO DA CONCEIÇÃO, no qual sacrificou seus haveres, sendo vítima, ainda, da incompreensão de muitos, que o considerariam um cidadão de idéias utópicas, conforme se depreende do discurso que pronunciou no áto inaugural. Disse ele, então: — *Utópicas, também foram consideradas a abertura do Canal de Suez, a via férrea do Pacífico; a perfuração do Monte Cenis, o fio elétrico que une a Inglaterra aos Estados Unidos, os túneis de Blak à Middle Park e o de Hoosac, entre Massachussetts e o extenso oeste da união americana, e muitas outras idéias gigantescas. Abençoadas utopias, que conduzem o homem à civilização e à riqueza*».

Parece-nos evidente o laivo de mágoa, sem rancor, que lhe ficara no fundo d'alma, pelo que dele, injustamente, pensavam aqueles mesmos que lhe deviam louvar e exaltar o arrôjo, o patriotismo, o sacrifício, construindo, em Salvador, o mais alto elevador público do mundo, pois a verdade é que, enquanto o «lift» de ALBERT HALL, em Londres, media 157 pés de altura e era apontado como uma maravilha da técnica, o ELEVADOR HIDRÁULICO DA CONCEIÇÃO se elevava a 195 pés, ou seja mais 38 pés que aquele, tendo, ainda, um tunel de 81 pés de comprimento, aberto na rocha viva, na parte baixa!

Mas, de utópico continuariam a chamá-lo durante os cincoenta meses de duração das obras, sem que o desânimo o vencesse, para, ao final, ser glorificado pelas manifestações de aplausos que lhe vieram dos cultos centros estrangeiros e assistir a Câmara Municipal reunir-se, extraordinàriamente, para lhe prestar suas homenagens e lhe testemunhar o reconhecimento público. De S. M. Imperial D. Pedro II, lhe veio o oferecimento do título de «Barão de Lacerda», que, todavia, recusou alegando «NÃO PODER SUSTENTÁ-LO COMO DEVIA», porque ficára empobrecido. Aceitou, entretanto, para satisfazer a dedicados amigos, a comenda da «Imperial Ordem da Rosa».

* * *

Por ocasião de ser inaugurado o atual ELEVADOR LACERDA, no dia 1. de janeiro de 1930, excepcionais foram as homenagens prestadas à memória do Comendador Antônio Francisco de Lacerda, às quais estiveram presentes alguns dos seus descendentes.

Pela «Companhia Linha Circular de Carris da Bahia» falou o seu advogado, Dr. Salvador de Mattos Souza, que, ao referir-se ao homenageado, disse: — «*Os ascensores novos, como os antigos* — — que vão entrar em reforma — funcionarão sob a mesma denominação — Elevador Lacerda —, para que, assim, fique perpetuado o nome do engenheiro Baiano, Antônio de Lacerda, que construiu os primeiros ascensores hidráulicos. Assistem a esta solenidade, netos de Antônio de Lacerda, especialmente convidados pela Companhia, para a homenagem que ela presta à memória de seu ascendente, que, em vida, conquistara, da população desta cidade, os mais efusivos e merecidos aplausos pela idéia que concebera, pelo plano que traçara, pela construção que fizera, posteriormente melhorada

pela adaptação de ascensores elétricos e, hoje, ampliada e aperfeiçoada». (4)

Discursando, em nome da família Lacerda, no ato inaugural de 1. de janeiro de 1930, assim se expressou o Engenheiro Antônio de Lacerda, neto do Comendador Antônio Francisco de Lacerda: — «*Depois da titânica perfuração da rocha viva, após a ciclópica alvenaria da torre, terminada a parte mecânica, realizada a sua estrepitosa inauguração, comprovada, absolutamente, a sua eficiência técnica e asseguradas as excelentes vantagens financeiras do negócio, Antônio de Lacerda, como tributo à sua genialidade, como recompensa aos seus extraordinários esforços, recebia a mais amarga das decepções, a mais abjeta das ingratidões humanas: — Não pertencia mais à companhia e, para servir-se do Elevador, que projetara e construira, pagava, meus senhores, como qualquer outra pessoa do povo fazia*».

É preciso acrescentarmos, aqui, que, não, apenas, ele próprio pagava os 100 reis (10 centavos) da sua passagem, como obrigava a que seus filhos o imitassem, conforme ha poucos dias me referiu uma Exma. Senhora, sua descendente.

* * *

Foi, por iniciativa do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, sugerido ao Comendador José Gonçalves Martins, então diretor da «Companhia Transportes Urbanos», que se denominasse Elevador Antônio de Lacerda ao Elevador Hidráulico da Conceição. Aceitando a justa lembrança, respondeu o Comendador Gonçalves, com as seguintes palavras: — «A atual direção da Companhia Transportes Urbanos pretende esquivar-se do labéo da posteridade, deixando subsistir, por mais tempo, a lacuna de um quarto de século. Não é só sen intento denominar o elevador Hidráulico da Conceição, Antônio Lacerda, em homenagem ao seu fundador, de perenal memória, como tem o propósito de colocar o seu busto nas galerias subterrâneas, testemunhando a todos que as penetrarem, o apreço a tão denodado trabalhador e a tradição do religioso respeito que desafia a sua iniciativa». E, realmente, no dia 8 de dezembro de 1896, vinte e três anos após a sua construção, foi o ELEVADOR HIDRÁULICO DA CONCEIÇÃO, oficialmente, denominado ELEVADOR ANTÔNIO DE LACERDA, hoje mais conhecido por ELEVADOR LACERDA, simplesmente.

Premida por dificuldades financeiras insuperáveis, que a levariam a vender, em hasta pública, todo o seu material rodante e fixo, animais e privilégios que lhe pertenciam, em 24 de agôsto de 1897, não poude a Companhia Transportes Urbanos cumprir a sua promessa de mandar colocar, no túnel da parte baixa do Elevador, o busto do Comendador Antônio Francisco de Lacerda. Contudo,

(4) Deste modo e de algum geito, procurou a Direção da Companhia Linha Circular de Carris da Bahia corrigir a ingratidão de que fôra vítima, no passado, o saudoso e eminente baiano. Discordamos, apenas, em respeito à verdade histórica e para maior realce dos méritos do homenageado, do título de "engenheiro" que lhe foi dado pelo advogado da Empresa, porque temos seguras informações, obtidas entre os seus familiares, de que êle não concluiu os seus estudos no Instituto Politécnico dos Engenheiros, em Troy, não chegando a se graduar, portanto.

al, está, na enntrada da parte alta, uma placa de bronze, com os seguintes dizeres: «*Autorizado pela Lei n.* 27, *de* 13 *de setembro de* 1899, *do Conselho Municipal desta Capital, mandou, aqui, colocar o dr. José Eduardo Freire de Carvalho Filho, Intendente Municipal, em* 8 *de dezembro de* 1901, 29.º *aniversário da inauguração deste Elevador, a efígie do Benemérito Comendador Antonio de Lacerda*».

* * *

A notícia do seu falecimento correu, rápida, e tristemente, por tôda a cidade. A imprensa, em extensos necrológios, fêz-se o éco das lamentações gerais. Bandeiras do Brasil se hastearam à meia verga, inclusive uma no alto do seu gigantesco elevador, igual àquela outra que penetrara na rocha, envolvendo a primeira alavanca, para a perfuração necessária, no início das obras.

«Diante do túmulo, escreveu o «Diário de Notícias», de 3 de Agôsto de 1885, que hoje, se abre, para receber os despojos deste nosso ilustre comprovinciano, sentimo-nos, sinceramente, magoados e não podemos, por nossa parte, calar a gratidão que, a êle deve esta capital, pelos muitos e valiosos melhoramentos, com que, por êle, foi enriquecida». E, mais adiante: — «A êle podem ter faltado, nos ultimos instantes, os amigos de outr'ora: o seu nome, porém, há-de ser sempre honrado com o respeito que o povo do município da Capital de há muito lhe tributava».

E, hoje, já decorridos 84 anos daquele triste 2 de agôsto de 1885, sinto-me, patriòticamente, desvanecido da honra de, em reverenciar a memória de um dos maiores filhos da terra baiana — o Comendador Antônio Francisco de Lacerda.